

Gerhard Kortum

## **Räumliche Aspekte ausgewählter Theorieansätze zur regionalen Mobilität und Möglichkeiten ihrer Anwendung in der wirtschafts- und sozialhistorischen Forschung**

### **1. MOBILITÄTSFORSCHUNG ALS INTERDISZIPLINÄRE AUFGABE**

#### **1.1. Vorbemerkungen und Zielsetzung**

Es erscheint sinnvoll, diesen Sammelband über Fragen der regionalen Mobilität in Schleswig-Holstein während des 17., 18. und 19. Jahrhunderts mit dem Versuch einer Klärung des zu behandelnden Vorgangs unter Hinweis auf die wichtigsten Erklärungsmodelle und neueren Theorieansätze zu beginnen. Diese Theorien und Modelle stammen vorzugsweise aus den Sozialwissenschaften. Neben der notwendigen Mindestinformation über verschiedene definitorische und theoretische Betrachtungen, die in der Literatur vorliegen, sollen im folgenden räumliche Aspekte und insbesondere ein wohl neuer Typologieversuch vorgestellt werden, der sich aus dem zentralörtlichen Raummodell der Geographie herleitet. Außerdem wird in den Vorbemerkungen und verschiedentlich auch im Hauptteil der Versuch unternommen, diese Theorien in ihren Anwendungsmöglichkeiten auf wirtschafts- und sozialhistorische Fragestellungen zu prüfen. Diese Überlegungen können jedoch vom Standpunkt sowohl der Geographie als auch der Geschichtswissenschaft nur als vorläufig gelten.

Theorien der geographischen bzw. horizontalen bzw. auch regionalen Mobilität lassen sich nicht im strengen Sinne aus geographischer oder soziologischer Sicht ordnen, beschreiben oder bewerten. Bevölkerungen sind Forschungsobjekt der Demographie, Soziologie, Anthropologie, Psychologie, der Geographie des Menschen bzw. Kultur- und Sozialgeographie, hier besonders des Bereichs Bevölkerungsgeographie. Die Kultur- und Sozialgeographie versteht sich heute überwiegend als sozialwissenschaftliche Teildisziplin und verwendet teilweise sozialwissenschaftliche Arbeitsweisen, Theorien und Modelle im Rahmen einer legitimen Übernahme von Methoden aus Nachbardisziplinen. Demgegenüber setzen Geographen gemeinhin in

der räumlichen Analyse und Raumwirksamkeit sozialer Gruppen fachspezifische Akzente, die andere Ansätze ergänzen oder die von Nachbardisziplinen nicht in diesem Maße betont werden. Dieses kann besonders am Komplex der "Regionalen Mobilität" bzw. der Migrationsprozesse deutlich gemacht werden, die ja eine Bewegung menschlicher Gruppen oder Individuen im Raum implizieren.

Entgegen der ursprünglichen Absicht, ausgewählte Theorien getrennt einerseits aus geographischer und andererseits aus sozialwissenschaftlicher Sicht zu beleuchten (vgl. den folgenden Beitrag von B. Pusback), erscheint es angebrachter, angesichts der nicht streng durchführbaren Trennung von sozialgeographischen und soziologischen Betrachtungsweisen die Terminologiekklärung und Typologie, d. h. Klassifizierung der Migrationen, von der Ausfüllung mit einzelnen Erklärungsmodellen zu trennen, da es sonst zu Überschneidungen kommen würde. In diesem Sinne wird im folgenden hauptsächlich eingegangen auf den Wanderungsvorgang selbst in seinem Umfeld bedingender, oft aus dem Raum verständlicher Faktoren und auf klassifikatorische Bemühungen. Diese beinhalten an sich schon oft Erklärungsversuche, dennoch kann eine Typologie nur Vorstufe einer stringenten Theoriebildung und Modellkonstruktion sein. Angesichts der kaum mehr überschaubaren Literatur zur regionalen Mobilität und der Fülle der Ansätze und empirischen Einzeluntersuchungen ist auch dieses in der Zielsetzung eingeschränkte Vorhaben nur in groben Umrissen zu bewältigen [1].

#### 1 Einführende Literatur (Auswahl):

Günter Albrecht, Soziologie der geographischen Mobilität, Stuttgart 1972. - Bevölkerungsgeographie, hrsg. von Wolfgang Kuls, Darmstadt 1978 (Wege der Forschung, Bd. 468). - Hans-Joachim Hoffmann-Nowotny, Migration. Ein Beitrag zu einer soziologischen Erklärung, Stuttgart 1970. - Kurt Horstmann, Horizontale Mobilität, in: Handbuch der empirischen Sozialforschung, hrsg. von René König, Bd. 2, Stuttgart 1969, S. 43-64. - Werner Langenheder, Ansatz zu einer allgemeinen Verhaltenstheorie in den Sozialwissenschaften, dargestellt und überprüft an Ergebnissen empirischer Untersuchungen über Ursachen von Wanderungen, Köln u. Opladen 1968. - Rainer Mackensen, Monika Vanberg, Klaus Krämer, Probleme regionaler Mobilität, Göttingen 1975 (Kommission für wirtschaftlichen und sozialen Wandel, Bd. 19). - Marios Nikolinakos, Wanderungsprozesse und ihre ökonomischen Determinanten, in: Dynamik der Bevölkerungsentwicklung, hrsg. von Rainer Mackensen u. Heinz Wewer, München 1973, S. 152-166. - Regionale Mobilität, hrsg. von György Széll, München 1972 (Nymphenburger Texte zur Wissenschaft, 10). - Helmut Ruppert, Bevölkerungsentwicklung und Mobilität, Braunschweig 1975 (Westermann-Colleg Raum und Gesellschaft, H. 2). - R. Paul Shaw, Migration, Theory and Fact. A Review and Bibliography of Current Literature, Philadelphia 1975. - Heinz Wittmann, Migrationstheorien, Saarbrücken 1975 (Sozialökonomische Schriften zur Agrarentwicklung, H. 9).

Es kann dabei natürlich nicht erwartet werden, daß alle Aspekte für die historische Mobilitätsforschung in Schleswig-Holstein, also für ein regionales Beispiel mit vielen soziokulturellen und wirtschaftlichen Sonderbedingungen, von Relevanz sein werden. Dennoch dürften sich aber aus den anderen Beiträgen in diesem Sammelband Fragen der Einordnung und Einbindung in einen größeren allgemeinen und theoretischen Zusammenhang stellen.

## 1.2. Historische Mobilitätsforschung und Theorietransfer

Wenn die regionale Mobilität, zumindest in dem heutigen Ausmaß, im wesentlichen auch auf den durch die Industrialisierung und den damit verbundenen Modernisierungsprozeß bedingten sozialen Wandel zurückgeht, so hat es doch schon vorher immer menschliche Mobilität im Raum gegeben. Die grundsätzliche Frage, ob Wandel dabei Mobilität induziert oder umgekehrt Mobilität Wandel, oder ob es sich hierbei vielmehr um ein komplexes System von Interdependenzen handelt, kann hier nicht ausdiskutiert werden. So gab es in Schleswig-Holstein im Verlauf der neuzeitlichen Geschichte wiederholt Vorgänge in beiden Bereichen: Einwanderungen von hochqualifizierten Flüchtlingen aus religiösen Motiven (Friedrichstadt, Altona u. a.), aber auch ins Gewicht fallende Bevölkerungsverschiebungen, die sich aus agrartechnischen Entwicklungen, Agrarreformen (Verkoppelung, Aufhebung der Leibeigenschaft) u. a. ergaben. Wir wissen noch wenig über diese Vorgänge. Eine vorliegende Karte der Bevölkerungsentwicklung für die Zeit von 1910-1930 zeigt etwa sehr signifikant Abwanderungen in den Güterdistrikten des östlichen Hügellandes, während die Geestgebiete, besonders im Landesteil Schleswig, eine geringe Zunahme oder Stabilität aufweisen. Wir können nicht hoffen, schon bald ähnliche großräumige Ergebnisse für das 19. oder gar das 18. Jahrhundert zu erlangen. Dennoch wird an diesem Beispiel deutlich, daß das Studium der regionalen Mobilität im Rahmen der wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Erforschung ein Bereich ist, der weitreichende Rückschlüsse erlauben dürfte.

Somit könnte die regionale Mobilität als Indikator für den sozialen Wandel aufgefaßt werden, wenn - und das muß hier eindringlich betont werden - von dem heutigen, teilweise empirisch untermauerten Theoriehorizont ausgegangen wird. Es bleibt für die Übertragung bzw. Anwendung heutiger Theorien und Modelle eine grundsätzliche wissenschaftsmethodische Frage, ob ihre Rückschreibung auf die Verhältnisse in der vorindustriellen Welt des 18. und 19. Jahrhunderts überhaupt gangbar und statthaft ist, da die Theorieansätze doch von den gegenwärtigen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und der guten aktuellen Quellenlage ausgehen, wie sie in keiner Weise für frühere Epochen gegeben waren. Überdies sind seit

Ravensteins inzwischen auch schon historischen Überlegungen [2] (die eventuell für das Ende des 19. Jahrhunderts auf ihre Tragfähigkeit für synchrone Entwicklungen in Schleswig-Holstein deshalb besonders zu prüfen wären) viele wichtige theoretische Fortführungen in der Migrationstheorie von amerikanischen Soziologen vor dem Hintergrund des nicht mit den europäischen Verhältnissen vergleichbaren soziokulturellen Kontextes der USA und der dortigen besonderen Mobilität entstanden. Die Überprüfung der interurbanen Migrationsmodelle Stouffers etwa wäre in Europa nur sehr bedingt möglich [3].

Der Bezugsraum hat sich in Schleswig-Holstein (mit Ausnahme der Abtretung Nordschleswigs an Dänemark 1920 und der Eingemeindungen nach Hamburg 1937) distanziell nicht verändert, aber die Raumdurchgängigkeit ist durch verkehrstechnische Innovationen (erste Chaussee 1832, erste Eisenbahn 1844), dann besonders durch die Motorisierung und den Verkehrsinfrastrukturausbau für private Kraftfahrzeuge so gewandelt, daß Reisen von zwei bis drei Tagen zu einer knappen Autostunde in der Distanzüberwindung zusammenschrumpften (Autobahn). Raumbewertung und -perzeption sind nicht mehr vergleichbar. Heute ist die Zeitdistanz zunehmend entscheidender als die physische Distanz in Kilometern.

Einige Grundfaktoren der über die Landesgrenzen hinausgehenden regionalen Mobilität sind in Schleswig-Holstein für die Vergangenheit und die Gegenwart aus der topographischen Konfiguration zwischen zwei Meeren gegeben, die Migrationsströme entsprechend den altangelegten Verkehrsleitlinien nur nach Norden und Süden ableiten konnten. Während sich im Norden die sprachlich-kulturelle Barriere gegenüber Dänemark auswirkte, war es im Süden die Elbe, die die südlich gerichteten Wanderungen auf den Raum Hamburg bündelte. Die Ausstrahlungs- und Anziehungskraft Hamburgs hat sich im Verlauf der Geschichte ständig erhöht.

Theorien und Modelle haben im Forschungsprozeß je nach deduktiver oder induktiver Methodenausrichtung einen unterschiedlichen Stellenwert. Gleiches gilt für die Funktion und Bedeutung der Hypothesenbildung als erkenntnistheoretischer Weg. Ohne eine weitere Klärung dieser wissenschaftsmethodischen Alternativen zu erstreben, werden Empiriker und mit Quellen als hauptsächlichem Arbeitsmittel arbeitende Historiker zugestehen müssen, daß Theorien und Modellen größere Bedeutung zukommen kann als der Verallgemeinerung eines empirisch gefundenen Tatbestandes. Sie können, besonders in systemtheoretischer Ausrichtung, nicht nur als Ordnungsraster zur Systematik einer Vielfalt führen oder die Grund-

- 2 E. G. Ravenstein, The Laws of Migration, in: Journal of the Royal Statistical Society, 48 (1885), S. 167-227, u. 52 (1889), S. 241-301.
- 3 Samuel A. Stouffer, Intervening Opportunities. A Theory Relating Mobility and Distance, in: American Sociological Review, 5 (1940), S. 845-867.



lage für eine Typisierung abgeben, sondern auch Suchinstrument bei einem forschungsstrategischen Angehen eines größeren Projektes sein. Es gibt in den einzelnen Wissenschaftsbereichen sicher auch heute noch sehr große Unterschiede in bezug auf die Bedeutung der Theorien für die Forschung. Die Geographie etwa bemüht sich um die Anwendung von Ansätzen aus Nachbarbereichen und um die Aufstellung eigener Raummodelle. Auch kommt der gegenseitigen theoretischen Befruchtung der Fächer große Bedeutung zu. Es scheint, daß die Geschichtswissenschaft von diesen neueren Erkenntniswegen noch weniger betroffen ist, aber gerade das zunehmend wichtiger werdende, interdisziplinär anzugehende Arbeitsgebiet der Wirtschafts- und Sozialgeschichte wäre hierbei vielleicht ein fruchtbares Feld der Öffnung für neue Aspekte und Fragestellungen.

Unterstellt man der Wirtschafts- und Sozialgeschichte auch eine gegenwartsbezogene Ausrichtung - sie muß allerdings für Historiker nicht in gleichem Maße gelten wie für Geographen -, so würde ein weiterer methodisch-theoretischer Aspekt etwa die Möglichkeiten des Vergleichs einschließen, der in der Geographie lange fruchtbar für Räume in diachroner und synchroner Hinsicht diskutiert wurde. Im Rahmen übergreifender Theoriebildung wäre die regionale Mobilität etwa im Raume Schleswig-Holstein möglicherweise in mehreren Zeitschnitten oder auch für gewisse Sektoren vergleichbar, wenn auch manche Historiker aufgrund der Unvergleichbarkeit der jeweiligen historischen Situation einen solchen Ansatz zunächst ablehnen könnten. Für die Geographie wäre eine genetische Interpretation z. B. der heutigen zentralörtlichen Struktur des Landes unheimlich faszinierend.

Eine theoretisch ausgerichtete wirtschafts- und sozialgeschichtliche Forschung sollte aber Fragestellung und Problematisierung nicht durch bestehende, übernommene oder neu entwickelte Modelle derart eingrenzen lassen, daß wichtige Aspekte dabei abgedrängt und vernachlässigt werden, die nur aus einem spezifischen Raum oder einer spezifischen historischen Konstellation verständlich sind. Hier wären die naturgeographische Vielfalt des Landes, die noch bis ins 19. Jahrhundert stärker ausgebildete soziokulturelle und administrative Differenzierung in "Landschaften" oder andere sozialräumliche Gliederungen von landesgeschichtlicher Bedeutung anzuführen, wie sie etwa in den Güterdistrikten oder den Besonderheiten der deutsch-dänischen Grenzregion gegeben sind. Es gab hierbei sicher besondere Mobilitätsbarrieren, die von allgemeinen Theorien nicht berücksichtigt werden können.

### 1.3. Mobilität und Geographie

Der Verfasser erhebt in keiner Weise den Anspruch, die gestellten Aufgaben hier in allen Aspekten durchdringen zu können. Das

leitende Interesse an Fragen der Migration ergab sich aus so weit voneinander liegenden Problembearbeitungen wie dem Studium der Überseeauswanderung von den Nordfriesischen Inseln in die USA und der Erfassung und Erklärung im Sinne einer modernen Theoriebildung der Wanderungen der Qashqai, eines südpersischen turksprachigen Nomadenverbandes auf empirischer Grundlage. Bei allen Gegensätzlichkeiten des Umfangs des Wanderungsstromes, der Distanzüberwindung, des zeitlichen Verlaufs und insbesondere der Kulturstufe bleibt das gemeinsame Moment der räumlichen Verlagerung der Bevölkerung. Schon hieraus sei die Frage erlaubt, ob eine Theorie überhaupt sinnvoll alle Migrations- bzw. Mobilitätsformen in sich vereinen, alle Ursachen und Auswirkungen erfassen und alle empirischen Fallstudien abdecken kann. Dieser Anspruch muß, das zeigen schon die zahllosen aufgestellten Theorien, verneint werden.

Die Begriffe Migration und Mobilität liegen streng logisch nicht auf einer Ebene, wenn sie auch oft austauschbar in der Literatur erscheinen. Mobilität beschreibt mehr eine allgemeine menschliche Verhaltensdisposition, Migration (Wanderung) mehr den Vorgang der Ortsveränderung. Jede Migration und Mobilität sind insofern per definitionem "geographisch", als sie eine räumliche Komponente, einen meist gerichteten Vektor, beschreiben. Es ist aber weniger sinnvoll, mit Albrecht den Begriff "geographische Mobilität" zu verwenden [4], da mit dieser Tautologie eigentlich nur ein Gegensatz zum eingeführten Terminus der vertikalen Mobilität im Sinne des sozialen Auf- und Abstiegs konstruiert wird. Die "geographische" Komponente, die sich in räumlich-distanziellen Modellen, Strukturbeschreibungen der Herkunfts- und Zielgebiete von Wanderungsströmen und hieraus abgeleiteten Motivationen erstrecken könnte, ferner eine Analyse tatsächlicher oder nur angenommener Raumdurchlässigkeit vornimmt und den Raum in seiner Struktur behandelt, fehlt in Albrechts Untersuchung weitgehend. Raum und Gesellschaft in ihrer gegenseitigen Interdependenz und Formung sind immer Leitthemen der Geographie gewesen. In der modernen Sozialgeographie wird dieser Richtung besonders in der Raumwirksamkeit menschlicher Grunddaseinsfunktionen verstärktes Gewicht beigemessen. Jede Interaktion hat eine zeitliche und räumliche Komponente und muß somit die raumwissenschaftlichen Disziplinen ansprechen.

Hier ist besonders die Raumordnung zu nennen, die sich seit Jahren verstärkt um Modelle bemüht, mit denen Binnenwanderungen erklärt, beschrieben und vor allen Dingen auch prognostiziert werden können. Die modernen Agglomerationstendenzen und die Urbanisierung allgemein sind Ergebnis von Wanderungsvorgängen.

4 Günter Albrecht, Soziologie der geographischen Mobilität, Stuttgart 1972.

Dadurch entstehen räumliche Disparitäten, denen die Landesplanung teilweise entgegenzuwirken versucht.

Bevor das Wanderungsphänomen in seiner ganzen Breite von definitorischer und theoretischer Seite her angegangen wird, soll in groben Zügen ein Überblick über die heutige regionale Mobilität im Untersuchungsraum Schleswig-Holstein gegeben werden. Dieses scheint für eine gegenwartsbezogene Sozial- und Wirtschaftsgeographie als Bezugspunkt nicht ohne Wert zu sein, wenn sich auch Vergleiche nur schwer ziehen lassen, es sei denn, daß man aus dem unterschiedlichen Mobilitätsverhalten in Einzellandschaften des Landes zu gewissen Zeiten in diachroner Betrachtung auf die Umwertung des betreffenden Raumes schließen will. Umgekehrt können Umwertungen von Räumen wanderungsauslösend wirken.

Die Bevölkerungsentwicklung in einer Region insgesamt setzt sich aus den Komponenten 'natürliche Entwicklung' (Saldo aus Geburten und Sterbefällen) und Wanderungen zusammen. Bei den Wanderungen unterscheidet etwa der Raumordnungsbericht des Landes Schleswig-Holstein von 1977 entsprechend den in der Landesplanung üblichen Kriterien zwischen 'arbeitsmarktbedingten', 'ausbildungsplatzbedingten' und sogenannten 'Altenwanderungen', die insgesamt in eine Prognose eingehen müssen [5]. Es soll im folgenden nur ein kurzer regionalisierender Überblick gegeben werden [6]:

1. Die Zunahme im Hamburger Umland im Zeitraum 1970-75 kann bei einem Geburtenüberschuß von rund 2 700 mit einem Wanderungsgewinn von 56 000 Personen erklärt werden, wobei sich gegenüber dem Zeitraum 1961-70 eine deutliche Verschiebung der höchsten Zuwachsrates aus den Nahbereichen im Westen in die Räume nördlich und östlich von Hamburg ergab.
2. Nördlich von Hamburg schließt sich über das gesamte Mittelholstein ein breiter Gürtel von Nahbereichen mit Zuwanderungen und gleichzeitig Geburtendefiziten an.
3. Im Landesteil Schleswig besteht auf der Schleswiger Geest noch ein Gebiet mit Geburtenüberschüssen und Bevölkerungszunahme, die die Abwanderung kompensieren. Die Nahbereiche Leck, Schafflund, Tarp, Viöl und Silberstedt bildeten 1975 das einzige Gebiet mit (geringen) Geburtenüberschüssen außerhalb des Hamburger Nachbarraums.
4. Die Nahbereiche der Ostseeküste und Fremdenverkehrsräume an der Westküste sind durch Zuwanderungen gekennzeichnet.

5 Raumordnungsbericht 1977 der Landesregierung Schleswig-Holstein, Kiel 1977 (Landesplanung in Schleswig-Holstein, H. 14). Hier besonders Abschnitt über Arbeitsmarkt- und Bevölkerungsentwicklung in den Planungsräumen, S. 56-76, und Karten 8-16.

6 Ebenda, S. 62-63.

5. Bevölkerungsabnahme findet sich in einem breiten Gürtel entlang der Unterelbe und an der Westküste, der sich - mit Ausnahme von Itzehoe - bis in den mittelholssteinischen Raum erstreckt. Weitere Abnahmegebiete finden sich im Zonenrandgebiet, in Ostholstein um Oldenburg und Lensahn sowie in Angeln. Die Abwanderung wird hier nicht so sehr durch mangelnde Infrastruktur bedingt als durch wirtschaftliche Strukturschwäche und ungünstige Alterszusammensetzung.

Bei der gegenwärtigen geringen Geburtenrate können Bevölkerungszunahmen nur durch Wanderungsgewinne erzielt werden. Dieses ist in Schleswig-Holstein der Fall:

- a) in Fremdenverkehrsgebieten (teilweise Altenwanderungen),
- b) bei Schaffung von Arbeitsplätzen (Raum Brunsbüttel),
- c) durch Stadt-Umland-Wanderung in den Verdichtungsräumen.

Eine Abwanderung in zentrale Orte unterer Stufe (Unterzentren, ländliche Zentralorte) ist offensichtlich ohne Belang. Die gesamte Bevölkerungszahl der zentralen Orte und Stadtrandkerne ist seit 1975 nicht mehr gewachsen und war infolge hoher Geburtendefizite rückläufig. Die Oberzentren Kiel, Flensburg und Lübeck erlitten im Jahre 1975 Wanderungsverluste von 3 500 Einwohnern. Größere Wanderungsgewinne hatten nur noch Stadtrandkerne mit rund 3 000 Einwohnern.

Dieser Exkurs in die gegenwärtigen Trends der Bevölkerungsentwicklung und Wanderungen im Räume Schleswig-Holstein nach den Ergebnissen der Landesplanung soll die enge Verbindung von Geographie und Mobilität aufzeigen. Es ist vorerst nur eine generelle Beschreibung möglich, eine Interpretation und Erklärung der regionalen Trends steht noch aus. Gleichzeitig soll dieser Überblick über die heutige regionale Mobilität im Lande einen Vergleich mit den Zuständen älterer historischer Querschnitte erlauben, sofern ein derartiger Vergleich überhaupt sinnvolle Ergebnisse verspricht.

#### 1.4. Zur Geographie einer mobilen Gesellschaft

Noch in den 1920er Jahren wurde vielfach die Meinung vertreten, daß die Menschen mit zunehmender Beherrschung der Natur einen ebenfalls zunehmenden Hang zur Sesshaftigkeit zeigen würden, eine These, die sich besonders in den fortgeschrittenen industrialisierten Ländern, etwa den USA oder Schweden, in ihr Gegenteil gekehrt hat. Die Dynamik der Gesellschaft und eine sich bei zunehmender gesellschaftlicher und ökonomischer Differenzierung sprunghaft erhöhende vertikale und horizontale Mobilität sind Kennzeichen der heutigen Industriegesellschaft überhaupt geworden.

Die zunehmende Lockerung der Bindungen des Menschen an einen festen Wohnsitz, die Helfried etwa in einer Mobilitätsuntersuchung am Beispiel des in dieser Hinsicht mustergültig durchforschten Landes Schweden feststellte, veranlaßten ihn sogar zu der überraschenden These, daß der Mensch der Wohlstandsgesellschaft großräumigbeweglich lebt, wie seine Vorfahren seit der Einführung des Ackerbaus nicht mehr [7]. Um die zunehmende räumliche Beweglichkeit des Menschen als geographisches Phänomen voll in ihrer Auswirkung auf den kulturgeographischen Wandel zu erfassen, genügen indes die herkömmlichen Definitionsansätze der Mobilität im Sinne von Umsiedlung, Umzug bzw. Binnenwanderung bei weitem nicht mehr. Die Geschwindigkeit der Personentransportmittel etwa als wichtiger Mobilitätsfaktor und Indikator für Raumbeherrschung ist eine Wurzelfunktion der Fläche; die absolute Personenkilometerleistung stieg in Schweden von 1925 bis 1964 auf das Zehnfache. Der Wechsel des ständigen Wohnsitzes, also Mobilität im bisherigen begrenzten Sinne, ist nur ein bescheidener Teil aller tatsächlichen Fortbewegungen des Menschen über die Fläche und stellt zudem auch nur einen Teil der Umzüge, da statistisch die innerörtlichen Wohnstandortverlagerungen meist nicht greifbar sind.

Ein vollständiges geographisches Bild der mobilen Gesellschaft von heute hätte nicht nur den kurperiodischen Reiseverkehr und die Raumaktivitäten zwischen Wohnort, Arbeitsplatz, Ausbildungs- sowie Einkaufsstätte zu berücksichtigen. Eine traditionelle Bevölkerungskarte zeigt nur die legal registrierten Einwohner, mithin die Nachtbevölkerung in der Arbeitswoche. An Wochenenden und in der Urlaubszeit kann es, so in Schweden mit seinen vielen Zweitwohnsitzen, zu ganz erheblichen, freizeitbedingten Verschiebungen kommen.

Die Wahrscheinlichkeit der statistischen Erfassung eines Wanderungsfalles ist im wesentlichen von geographisch-administrativen Komponenten abhängig. Bei einer kleinflächigen Ortschaft in einem dicht besiedelten Gebiet ist sie naturgemäß eher gegeben als bei Großgemeinden oder bei Städten, wo auch bei größerer Umzugsentfernung seltener Gemeindegrenzen überschritten werden.

Dieses weite Spektrum einer Geographie der mobilen Gesellschaft von heute soll aber nur Rahmen für die folgenden Ausführungen über die Raumbewegungen menschlicher Gruppen sein. Hier erfolgt entsprechend dem Rahmenthema dieses Sammelbandes eine Einengung auf die bisherige Migrationsforschung, obwohl gerade dieser allgemeine Einstieg die Beziehungen zwischen sozialem Wandel und Mobilität eindringlich veranschaulichen kann.

7 Staffan Helfrid, Zur Geographie einer mobilen Gesellschaft, in: Geographische Rundschau, 20 (1968), S. 445-451.



## 2. WANDERUNG - MIGRATION UND MOBILITÄT: EIN DEFINITORISCHES SPEKTRUM

Everett S. Lee geht in seinem Aufsatz "A Theory of Migration" (1966) von folgender Begriffsbestimmung der Mobilität aus [8]: "Wanderung ist allgemein definiert als ein permanenter oder semi-permanenter Wechsel des Wohnsitzes. Dabei soll keine Einschränkung in bezug auf die Entfernung des Umzugs oder auf die freiwillige oder unfreiwillige Art der Handlung, kein Unterschied zwischen externer und interner Wanderung gemacht werden. Daher wird der Umzug über das Treppenhaus von einer Wohnung zur anderen genau so sehr als Akt der Wanderung gezählt wie ein Umzug von Bombay in Indien nach Cedar Rapids in Iowa, obwohl natürlich der Anlaß und die Folgen solcher Umzüge sehr unterschiedlich sind. Jedoch sind nicht alle Arten der räumlichen Mobilität in diese Definition eingeschlossen. Ausgeschlossen sind z.B. die kontinuierlichen Bewegungen von Nomaden und Wanderarbeitern, die keinen dauernden Wohnsitz haben, und zeitweilige Umzüge, wie die in die Berge für die Sommerzeit".

Angesichts der großen Zahl von Veröffentlichungen über Migration bzw. Wanderung mit unterschiedlichem theoretischen Anspruch und Ansatz ist die Definition des Sachverhaltes entsprechend unterschiedlich weit oder eng gefaßt. So betont der Wanderungsforscher Petersen etwa, daß ein Wandernder gegenüber einem Reisenden nur durch einen willkürlichen Kriteriensatz beschrieben werden kann, etwa durch die zurückgelegte Entfernung, die Aufenthaltsdauer und den Grund der Bewegung. Zudem muß - bei externen bzw. internen Wanderungen - ein Wechsel in kultureller Hinsicht erfolgen ("culture area") [9].

Rudolf Heberles folgende Definition ist ebenfalls nicht universal für alle, etwa auch in den Typologien von Petersen und anderen erhaltenen möglichen Bewegungsvorgänge brauchbar. Er definiert: "Unter Migration verstehen wir jeden Wechsel des Wohnsitzes, und zwar des de-facto-Wohnsitzes, einerlei, ob freiwillig oder unfreiwillig, dauernd oder vorübergehend. Dagegen werden Umzüge innerhalb derselben Gemeinde nicht als Wanderung angesehen, auch nicht das Reisen, denn der Reisende beabsichtigt, an seinen alten Wohnsitz zurückzukehren, während der Wandernde einen neuen Wohnsitz sucht. Die gewohnheitsmäßigen Wanderarbeiter wie auch die Landstreicher, die wandern, weil sie nicht arbeiten mögen, wer-

8 Everett S. Lee, Eine Theorie der Wanderung, in: Regionale Mobilität, hrsg. von György Széll, München 1972, S. 115-128, hier S. 117.

9 William Petersen, Eine allgemeine Typologie der Wanderung, in: Regionale Mobilität, S. 95-114.

den in unseren Begriff eingeschlossen, dagegen nicht die sog. Pendelwanderung, die vielmehr als Ersatz für echte Wanderung angesehen werden muß" [10].

Kurt Horstmann vermeidet zunächst den Begriff 'Wanderung' und bevorzugt den Begriff 'horizontale Mobilität' als Subbegriff der sozialen Mobilität, eines seit 1927 in der Soziologie eingeführten Terminus [11]. Sie kann 'vertikal' im Sinne des Auf- und Absteigens einzelner oder von Gruppen in einem System sein (dieses entspricht dem engeren Sinne von 'social mobility') oder horizontal (bzw. bei Albrecht 'geographisch', sonst allgemein 'regional'). Horizontale Mobilität muß bei Wechsel der sozialen Lage ohne Rangverschiebung nicht unbedingt eine räumliche Veränderung implizieren, wenn auch in den meisten Fällen wohl beides zugleich zu beobachten ist: Migrationen führen zum sozialen Auf- oder Abstieg und werden wiederum von diesen ausgelöst.

Horstmanns Definition der horizontalen Mobilität im Handbuch der empirischen Sozialforschung (1969) geht zunächst von dem weitesten Begriff der 'Wanderung' aus, die nicht nur die Wohnsitzveränderung von einer Gemeinde zur anderen einschließt, sondern auch vorübergehende Saisonwanderer, Monats- und Wochenpendler etc. Dieser räumlichen Mobilität mit fester Wohnung steht die der vagabundierenden Einzelpersonen oder Gruppen gegenüber (Zigeuner, Nomaden). - Die innerstädtische Mobilität wird zwar meist aus erfassungstechnischen Gründen ausgeklammert, bildet aber ein sehr wesentliches Element in dem Strukturwandel einer Stadt mit einer sozialräumlichen Umwertung einzelner Stadtteile, an denen Zuwanderung (so Gastarbeiter) oder Abwanderung (Stadt-Umland-Wanderung in Vororte) allerdings nicht unbeteiligt sind.

Alle Definitionen der Wanderung ordnen diese der Bewegung von Menschen oder menschlichen Gruppen im Raum als allgemeinem Phänomen unter und beinhalten spezifische Aspekte wie Zielgerichtetheit, den Wechsel der Wohnung oder des Wohnsitzes, die Verlegung des Wohnsitzes in eine andere Gemeinde oder in eine andere Gesellschaft bzw. andere soziokulturelle Umgebung. Weitere Momente sind die Planung der Bewegung, die zurückgelegte Distanz, die Dauer der Veränderung des Aufenthaltsortes, der Abbruch der physischen und teilweise sozialen Kontakte zum Ursprungsort sowie der Entwicklungsstand, die Intelligenz, Informiertheit oder andere generell persönliche Merkmale der wandernden Personen. Die vielfältigen Bestimmungsgrößen lassen sich dabei jeweils den komplexen Raum, Zeit und persönliche Merkmale zuordnen.

10 Rudolf Heberle, Theorie der Wanderungen. Soziologische Betrachtungen, in: Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, 75 (1955), 1, S. 1-23.

11 Kurt Horstmann, Horizontale Mobilität, in: Handbuch der empirischen Sozialforschung, hrsg. von René König, Bd. 2, Stuttgart 1969, S. 43-64, hier S. 44.

Albrecht beschließt die einleitende Begriffsdiskussion mit folgender Definition, die wegen ihrer Kürze und Klarheit hier auch für die folgenden, besonders historische Abläufe ansprechenden Betrachtungen zugrundegelegt werden kann: "Wir verstehen also unter Wanderung zunächst die Ausführung einer räumlichen Bewegung, die einen vorübergehenden oder permanenten Wechsel des Wohnsitzes bedingt, eine Veränderung der Position also im physischen und sozialen Raum" [12].

Im übrigen unterscheidet Albrecht stärker als andere Autoren zwischen "geographischer" ('physischer') Mobilität und "horizontaler" Mobilität als einer Erscheinung der sozialen Mobilität allgemein, da diese - ohne Raumveränderung - einen Wechsel von Status und Rolle beinhalten kann, ohne daß eine Veränderung von einer sozialen Klasse zur anderen erfolgt [13].

Diese kurze Begriffsdiskussion macht deutlich, daß man nach dem bisherigen Stand der historischen Mobilitätsforschung zunächst keine Erweiterung bzw. Abänderung der aus dem modernen Kontext gewonnenen Definition vorzunehmen braucht. Da wir, wie die quellenkundlichen Beiträge in diesem Sammelband zeigen, aus Akten und Registern im wesentlichen Wohnsitzverlagerungen von einer Siedlung in eine andere erkennen können, gewinnt dieser Bereich der regionalen Mobilität höhere Bedeutung als innerörtliche Umzüge.

### 3. RAVENSTEINS WANDERUNGSGESETZE UND DIE BERLINER SCHLESWIG-HOLSTEINER

Am 17. März 1885 legte E. G. Ravenstein der Royal Statistical Society seine berühmten, auf der Auswertung der britischen Volkszählungen von 1871 und 1881 beruhenden Erkenntnisse über Wanderungen vor [14]. Sie können als erster großer theoretischer Versuch gelten, die Wanderungen allgemein zu erfassen, und einige der von ihm erkannten Regelmäßigkeiten haben noch heute teilweise Gültigkeit. 1889 folgte eine weitere, breit angelegte Untersuchung mit Daten aus über zwanzig Ländern, die er "Wanderungsgesetze" betitelte [15]. Gleichzeitig wurde aber die Einschränkung gemacht, daß

12 Albrecht, S. 23.

13 Ebenda, S. 24-25.

14 E. G. Ravenstein, The Laws of Migration, in: Journal of the Royal Statistical Society, 48 (1885), S. 167-227. Deutsche Übersetzung in: Regionale Mobilität, S. 41-64.

15 E. G. Ravenstein, The Laws of Migration, in: Journal of the Royal Statistical Society, 52 (1889), S. 241-301. Deutsche Übersetzung in: Regionale Mobilität, S. 65-94.

demographische wie sozialökonomische Gesetzmäßigkeiten nicht die strenge Gültigkeit physikalischer Gesetze für sich in Anspruch nehmen könnten. Ravensteins theoretische Bemühungen beeinflussten alle weiteren Arbeiten entscheidend und dienten besonders auch E. S. Lee als Anknüpfungspunkt für seine Theorie der Migration, auf die noch näher eingegangen werden soll. In Kurzform lassen sich seine Gesetze wie folgt zusammenfassen:

1. Wanderung ist abhängig von der Entfernung.
2. Wanderung erfolgt in Stufen.
3. Es gibt Ströme und Gegenströme.
4. Land und Stadt unterscheiden sich in bezug auf Wanderungshäufigkeit.
5. Die Zahl der Frauen überwiegt bei Nahwanderungen.
6. Wanderungen hängen vom technischen Fortschritt ab.
7. Das wirtschaftliche Motiv herrscht vor.

Ravenstein führt die Wanderungsströme im England des 19. Jahrhunderts primär auf "den Ruf nach Arbeitskräften in unseren Industrie- und Handelszentren" zurück und will mit seinen Gesetzen der Wanderung die Art und Weise beschreiben, wie der Bedarf an Arbeitskräften in einem Landesteil von einem anderen Teil oder Teilen mit Überschuß an Bevölkerung gedeckt wird.

Ravensteins Gesetze gehören selbst schon zur Geschichte. Sie können aber nicht nur als großes Zeugnis der Wissenschafts- bzw. Theoriegeschichte gelten, sondern haben durch die Tatsache, daß sie sich auf Verhältnisse des 19. Jahrhunderts beziehen, für wirtschafts- und sozialgeschichtliche Fragen eine erneute Aktualität gewonnen. Es bleibt aber natürlich die Frage, ob man die derzeitigen englischen Verhältnisse etwa mit gleichzeitig im schleswig-holsteinisch-hamburgischen Raum ablaufenden Bevölkerungsverschiebungen vergleichen kann. Aus diesem Grunde seien die Gesetze hier näher ausgeführt, Ravenstein schrieb [16]:

1. Wir haben bereits bewiesen, daß die große Masse unserer Wanderer nur eine kurze Entfernung zurücklegt, und daß folglich eine allgemeine Bevölkerungsverschiebung stattfindet, die "Wanderungsströmungen" in Richtung auf die großen Handels- und Industriezentren erzeugt, die die Wandernden absorbieren ...
2. Die natürliche Folge dieser entfernungsmäßig zwar beschränkten, aber überall im Lande anzutreffenden Wanderungsbewegung ist, daß der Absorptionsprozeß folgendermaßen vonstatten geht: Die Landbewohner in unmittelbarer Umgebung einer Stadt mit schnellem Wachstum ziehen in großer Zahl hinzu. Die so entstandenen Lücken in der ländlichen Bevölkerung werden von Wanderern aus entlegeneren Bezirken aufgefüllt, bis schließlich die Anziehungskraft einer unserer rasch anwachsenden Städte Schritt für Schritt

ihren Einfluß bis in die entferntesten Winkel des Königreichs ausdehnt. Die Zahl der Wanderer in einem bestimmten Absorptionszentrum wird demgemäß proportional sinken mit der Entfernung zu der einheimischen Bevölkerung, aus der die Wanderer kommen.

3. Der Dispersionsprozeß verhält sich umgekehrt zu dem Absorptionsprozeß und weist ähnliche Charakteristika auf.
4. Jede Hauptwanderungsströmung erzeugt eine kompensierende Gegenströmung.
5. Große Entfernungen zurücklegende Wanderer wenden sich im allgemeinen Industriezentren zu.
6. In der Stadt Geborene sind weniger mobil als die vom Lande.
7. Frauen sind mobiler als Männer.

Es sei hier nur beiläufig angemerkt, daß wir aus Ravensteins zweitem Versuch der Erfassung von Wanderungen interessanterweise auch einige Anhaltspunkte über die Mobilität in der preußischen Provinz Schleswig-Holstein erfahren [17]:

- Nach der Bevölkerungszählung von 1885 machten die 6 101 in Berlin lebenden gebürtigen Schleswig-Holsteiner (0,35% der Provinzbevölkerung) 0,46% der Berliner Bevölkerung aus. Sie stellten 9,20% aller aus Schleswig-Holstein in das Reich Abgewanderten.
- 7,09% aller Fortwanderer aus Ostpreußen, das sind 13 420 Personen, wurden dagegen in Schleswig-Holstein gezählt (0,60% der Provinzbevölkerung). Von Berlin kamen nur 4 425 Wanderer, das sind 3,93% aller in das Reich gewanderten Berliner oder 0,26% der Provinzbevölkerung.
- In bezug auf die Zuwanderung in große europäische Städte aus dem Hinterland und aus anderen großen Städten stand Hamburg hinsichtlich des Anteils der in der Stadt selbst geborenen Personen mit 54,3% hinter Antwerpen (66,1%) und London (62,9%), dagegen vor Kopenhagen (52,4%), Mailand (48,4%), Rom (44,6%), Oslo (42,5%), Berlin (42,4%), Paris (34,9%) und Wien (34,5%) [18].

Heute reicht Ravensteins theoretischer Ansatz nicht mehr aus, die aus vielen empirischen Untersuchungen gewonnenen Regelmäßigkeiten hinreichend zu erklären. Insgesamt lassen sich seine "Gesetze" auf Verallgemeinerungen zurückführen, die man in folgender

17 Vgl. Tabellen in: Regionale Mobilität, S. 75 u. 77.

18 Vgl. Tabelle in: Regionale Mobilität, S. 84.



Weise als Erklärungsmodell für Wanderungen umformulieren könnte [19]:

Gesetz: Alle Menschen haben das Bedürfnis, ihre materiellen Lebensbedingungen zu verbessern.

Randbedingungen: Im Verhältnis zu den Ressourcen besteht in den Städten Unterbevölkerung und ein höherer Lebensstandard, auf dem Lande eine Überbevölkerung und ein geringerer Lebensstandard. Die Migration unterliegt keiner administrativen Beschränkung.

Schluß: Migrationsströme bewegen sich vom Lande in die Städte.

#### 4. ZUR TYPOLOGIE DER WANDERUNGEN

Kann bei der Definition der Migration schon kaum ein in allen Ansätzen enthaltener kongruenter Kriteriensatz herausgefiltert werden, so ist dieses bei den unterschiedlichen Klassifikationen bzw. Typologien in noch geringerem Maße möglich. Im folgenden seien nur einige beispielhaft aufgeführt.

Ravenstein beschränkt sich auf die zu seiner Zeit stattfindenden Wanderungen und unterscheidet "local", "short-journey" und "long-journey migrants", legt also zunächst das Distanzmodell gegenüber einem zeitlichen zugrunde. Kriterium ist das Überschreiten von Gemeindegrenzen: keine, eine oder mehrere [20]. Zudem findet sich bei Ravenstein der Ausdruck "migration by stages", wobei in einer längeren Zeit über Zwischenetappen eine größere Entfernung überwunden wird. Diese Vorstellung scheint sich noch heute in manchen Ländern der Dritten Welt zu bestätigen. Erst 55 Jahre später gewann der Distanz-Parameter als zentrale Variable in der Theorie Stouffers wieder größere Bedeutung.

1925 entwickelte Henry P. Fairchild eine Typologie der Migration, indem er von dem kulturellen und zivilisatorischen Niveau einerseits und dem friedlichen bzw. kriegerischen Verlauf der Wanderung andererseits ausging [21].

19 Nach Hoffmann-Nowotny, S. 45.

20 Ravenstein in: Regionale Mobilität, S. 43-44.

21 Nach Petersen in: Regionale Mobilität, S. 95, und Hoffmann-Nowotny, S. 57.

## Typologie der Migration nach Fairchild

von	Migration		Ablauf	
	nach		friedlich	kriegerisch
tieferem K.	hohem K.			Invasion
hohem K.	tieferem K.		Kolonisierung	Eroberung
	gleichem Kulturniveau		Einwanderung	

## Typologie der Wanderungen nach Herberle

historischer Gesellschafts- typ	Sozialer Verband			
	große Verbände		Einzelindividuen, Klein- gruppen	
	freiwillig	unfreiwillig	freiwillig	unfreiwillig
1. archaisch	Nomadenwand, Völkerwand, Überseezüge (Hellenen, Wikinger)			
2. entwickelt u. diffe- renziert		Vertreibung v. Nationali- täten u. Mino- ritäten, ge- meins. Neu- ansiedlung		Austreibung, Verschlep- pung
3. westlich/ modern			Einzel-bzw. Familien- wanderung freier Ar- beitskräf- te	

Rudolf Heberle verneint in einer seiner zahlreichen Schriften über die Wanderungsproblematik überhaupt die Möglichkeit einer allgemeinen Theoriebildung und will zunächst als Vorstufe eine Typologie der Wanderungen aufstellen, hält aber die übliche Klassifizierung in Binnen- und Außenwanderung, Fern- und Nahverkehr, Dauer- und temporäre Wanderung für wenig brauchbar. Die moderne typische Einzelwanderung freier Arbeitskräfte, die Ravenstein untersuchte, hält er historisch für eine Ausnahme. Heberle konstruiert eine historisch-soziologische Typenreihe, die zeigt, wie die Wanderungen die sozialen Bindungen zwischen den wandernden und den mehr sesshaften Bevölkerungselementen bestimmen [22].

Eine sehr umfassende "allgemeine Typologie der Wanderungen" legte W. Petersen 1958 in einer anregend zu lesenden kürzeren Abhandlung mit gleichem Titel vor. Hier soll nur zusammenfassend auf das Schema Petersens verwiesen werden, das eine Gliederung der Wanderungen nach den Kriterien "Interaktionstyp" und "Triebkräfte" vornimmt [23].

#### Typologie der Migration nach Petersen

Typ der Interaktion	Triebkraft der Migration	Klasse der Migration	Typ der Migration	
			konservativ	innovativ
1. Natur/ Mensch	ökologischer Druck	primitiv	Völkerwand. Nomaden- wanderung	Landflucht
2. Staat/ Mensch	Migrations- politik	gewaltsam	Verschlep- pung	Sklaven- handel
		erzwungen	Flucht	Kulihandel
3. Mensch/ seine Nor- men	höhere Ansprüche	frei	Gruppe	Pionier
4. kollektives Verhalten	soziale Impulse	Massenemi- gration	ländliche Nieder- lassung	Urbanisie- rung

22 Nach Hoffmann-Nowotny, S. 59.

23 Petersen in: Regionale Mobilität, S. 109.

Das Wanderungsgeschehen ist als Antithese zur seßhaften Beharrung eine sehr alte und neuerdings immer vielfältigere Erscheinung. Die Typologierungs- und Ordnungsversuche der verschiedenen Autoren sind demnach zunächst in Form einer Bestandsaufnahme Vorstufe für weitere theoretische Überlegungen. Diese Klassifizierungen sind je nach Ansatz umfassender oder speziell und können von den Erscheinungsformen, den Ursachen, den Begleitumständen oder Folgen der regionalen Mobilität ausgehen. Die Einbindung der Migration in einen größeren Zusammenhang eines allgemeinen soziologischen Überbaus ist nur in wenigen Fällen, wie etwa von Hoffmann-Nowotny, gelöst (vgl. den Beitrag von Pusback in diesem Band).

Ein Kriterium, das besonders Horstmann betont, ist die Unterscheidung zwischen "umweltständiger" und "umweltwechselnder" Wanderung. Dieses scheint indes nicht so sehr neu, denn dieser Gedanke läßt sich in die Vorstellungen von Fairchild, Petersen und Lee durchaus integrieren. Im übrigen weicht Horstmann mit seiner zwar nicht vollständigen und systematischen Einteilung der Mobilität von den übrigen Schemata ab. Da diese aber sehr eingehend zunächst die Ausprägungsbreite des Migrationsphänomens umschreibt, sei sie im folgenden angeführt [24].

#### Gruppierungsmerkmale und Arten der horizontalen Mobilität nach Horstmann

1. Reichweite: z.B. Umzüge im Gemeindebereich, Nahwanderung, Fernwanderung, Binnen- und Außenwanderung
2. räumlicher Verlauf: z.B. Direktwanderung, Etappenwanderung
3. Gemeindeart: von Landgemeinde nach Landgemeinde, von Landgemeinde in Stadt, von Stadt in Landgemeinde, von Stadt in andere Stadt
4. Periodizität bei Saison- und Pendelwanderung, bei schrittweiser Wanderung, Dauer des Aufenthalts
5. Art der "Organisation": z.B. freiwillig, organisiert, erzwungen
6. Art des Verbandes: z.B. Einzelwanderung, Familien- oder Gruppenwanderung
7. Gründe: z.B. wirtschaftliche, rassische, politische, religiöse, ökologische oder persönliche Gründe, wie Eheschließung etc.
8. Merkmale der Wandernden: z.B. Geschlecht, Alter, Familienstand, Religion, Rasse, Volkstum, Intelligenz, Beruf u. a.

24 Horstmann, S. 48.

## 5. EINIGE GEOGRAPHISCHE BESTIMMUNGSGRÜNDE DER WAN- DERUNG

### 5.1. Gravitationsmodell

Regionale Mobilität hat mit ihrer räumlichen Komponente, das konnte bisher verschiedentlich angedeutet werden, immer einen auch geographischen Bezug, wenn dieser in seiner vollen Tiefe in allen Typologieversuchen und meist soziologisch orientierten Theorien auch kaum zur Geltung kommt. Einerseits wird die Raumdistanz ausgeklammert oder geht nur als linearer Parameter in die letztlich auf Ravenstein zurückgehenden Gravitationsmodelle ein, die eine inverse Beziehung zwischen dem Volumen der Austauschbeziehungen der Räume untereinander und ihrer Entfernung voneinander postulieren. Dabei wird die Hypothese formuliert, daß die Stärke der Wanderungsströme mit der Bevölkerungszahl der Herkunfts- und Zielorte und mit zunehmender Entfernung dieser Orte voneinander abnimmt [25].

Ein einfaches Wanderungsmodell könnte demnach wie folgt lauten:

$$M_{i,j} = k \frac{P_i \cdot P_j}{D_{i,j}}$$

Hierbei sind:  $M_{i,j}$  = die Zahl der Wandernden von Ort i nach Ort j

$D_{i,j}$  = die Entfernung zwischen den Orten i und j

$P_i$  und  $P_j$  = die Einwohnerzahlen der Orte i und j

$k$  = eine Konstante, in der besonders in verfeinerten mathematischen Verfahren mit umfangreichem, neuem Datenmaterial zusätzliche erklärende Sachverhalte eingebaut werden, die etwa auch soziale Distanz, Attraktivitätsgefälle, Urbanisierungsgrad u. a. berücksichtigen.

Entsprechend dem physikalischen Gravitationsmodell werden dabei die Gravitationskräfte zweier oder mehrerer Massen auf die Bevölkerungsinteraktion übertragen, um den Wanderungsstrom zu bestimmen. Dieser Ansatz ist zwar als Approximativverfahren oft brauchbar, in der Übertragung physikalischer Gesetze auf soziologische Regelmäßigkeiten jedoch bedenklich. Schon Ravenstein war sich dessen aber bewußt. Die Analogie ist begrenzt: Während sich etwa

25 Vgl. hierzu Winfried W. Killisch, Gravitationsmodelle in der Wanderungsforschung, in: Raumforschung und Raumordnung, 34 (1976), S. 173-176.



nach Newton zwei Massen in einer bestimmten Entfernung nur durch eine Kraft beeinflussen, tauschen zwei Orte gegenseitig ihre Bevölkerungsmassen aus. Mathematisch bestimmte Wanderungsmodelle können zwar in Grenzen, Verlauf, Richtung und Intensität beschrieben werden, die Wanderung aber nicht befriedigend erklären oder vorhersagen.

Eine Reihe von Simulationsmodellen und auch stochastisch-probabilistischen Modellen ist, auch von Geographen, zur Vorhersage von Migrationen entwickelt worden, ohne daß hierauf eingegangen werden kann. Am bekanntesten sind die schwedischen Untersuchungen von Hägerstrand am Beispiel des Ortes Ashby geworden (1957), in denen er nach der sog. Monte-Carlo-Simulationsmethode über einfache Wanderungsmodelle zur Simulation von ganzen Migrationsfeldern kommt [26]. Ein wesentliches Element ist hierbei der perzeptive Ansatz, der Wanderung als Diffusionsprozeß versteht und das bestehende Informationsfeld über die Möglichkeiten, die sozioökonomische Lage zu verbessern, zugrundelegt.

## 5.2. "Push and Pull"

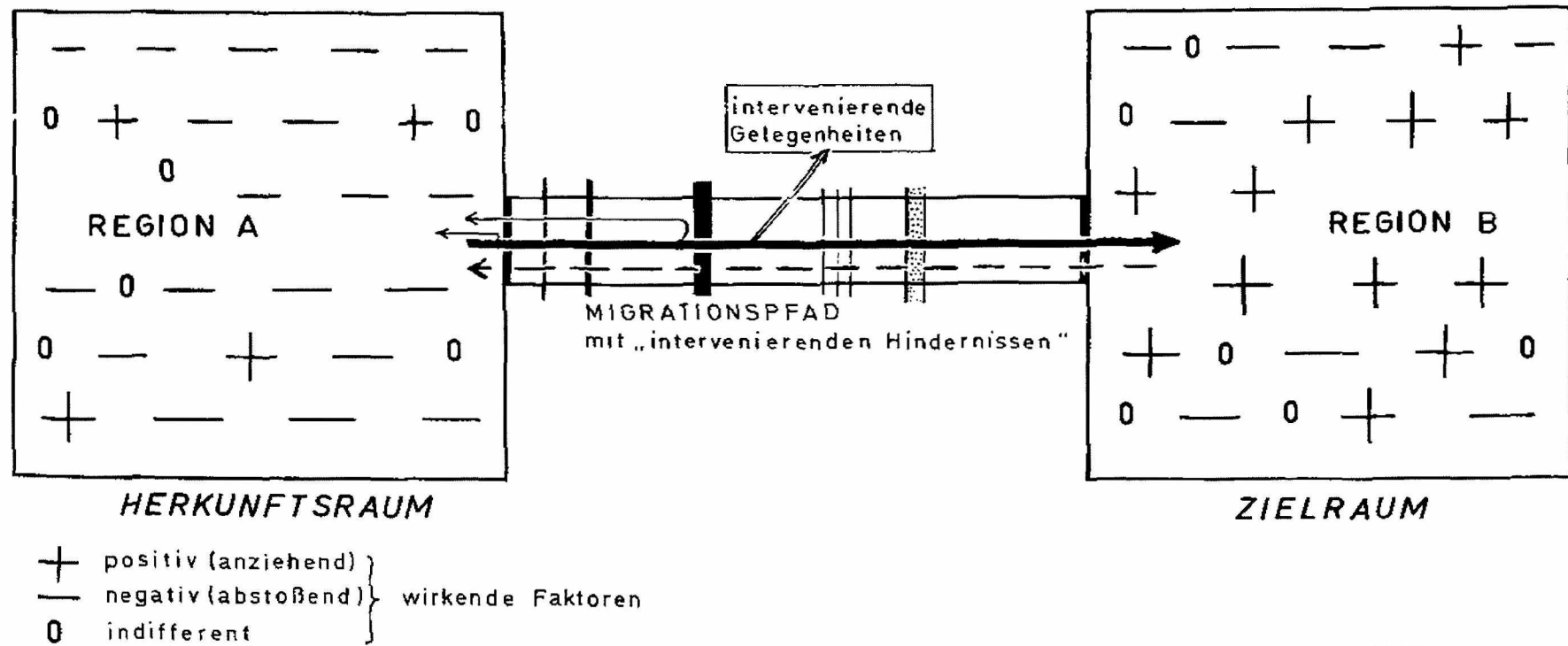
Im folgenden soll eine Theorie der Migration mit einem explizit ausgeführten stärkeren Raumbezug näher diskutiert werden, der sich auch andere Theorieelemente aus dem nur unvollkommen skizzierten breiten Angebot der Literatur teilweise zuordnen lassen. Die Vorstellungen von Lee [27] führen neben den persönlichen Faktoren im Wanderungsakt die Migration auf Momente im Herkunfts- und Zielgebiet und auf dem Wanderungspfad zurück und haben unter der etwas vereinfachenden Vorstellung von "push/pull" nicht nur zu einer großen Bekanntheit geführt, sondern lassen sich auch mit einer mehr geographischen Interpretation der Wanderung am ehesten erschließen (vgl. Abb. 1).

Das von Lee auch graphisch ausgeführte Schema ist so allgemein, daß es ohne Maßstabsunterschiede auf innerörtliche Umzüge, Stadt- und Stadt-Stadt-Umzüge, Auswanderungsprozesse und auch die periodischen Bewegungen umherziehender Nomaden angewendet werden kann. Ausgegangen wird von dem Herkunftsgebiet und einem Zielgebiet in ihren unterschiedlichen natürlichen, ökonomischen und sozialen Ausstattungen. Der geographische Raum ist

- 26     Torsten Hägerstrand, Migration and Area. Survey of a Sample of Swedish Migration Fields and Hypothetical Considerations on their Genesis, in: Migration in Sweden, hrsg. von David Hannerberg, Torsten Hägerstrand, Bruno Odeving, Lund 1957 (Lund Studies in Geography, Ser. B, Nr. 13), S. 27-158.
- 27     Everett S. Lee, A Theory of Migration, in: Demography, 3 (1966), S. 47-57. Deutsche Übersetzung in: Regionale Mobilität, S. 115-129.

Abb. 1

# EINFACHES MODELL EINES MIGRATIONSVORGANGS



verändert nach LEE 1960/61

Kt 1978

dadurch gekennzeichnet, daß er zwar ein Kontinuum darstellt, aber nicht homogen ist. Seit jeher versucht die Geographie, durch bestimmte Verfahren natürliche Landschaftsräume oder sozioökonomische Gebietseinheiten abzugrenzen. Morphologisch-topographische, boden- und vegetationsgeographische Besonderheiten, die klimatischen Verhältnisse können jeweils eine Siedlungsgunst oder -ungunst bedeuten, und oft haben derartige Gebiete im historischen Verlauf eine Umwertung erfahren. Aufgrund soziokultureller, oft in der Agrargeschichte eines Raumes wurzelnder Voraussetzungen kann die agrare Tragfähigkeit einer Region in Abhängigkeit von Bevölkerungsentwicklung und Agrartechnik sehr unterschiedlich sein. Unterschiedliche Erbteilungsverfahren, Leibeigenschaft, Möglichkeiten außerlandwirtschaftlicher Betätigung und allgemeine Raumlage zu den Hauptzentren der städtisch-wirtschaftlichen Aktivitäten können bei sonst vergleichbarer Raumausstattung eine unterschiedliche Raumbewertung durch die Bewohner hervorrufen. Der Raum wird nun in Modellen (Thünen für den Agrarbereich [28], Christaller für Stadtmuster [29], Weber für Industrie [30]) homogenisiert, um den Distanzparameter zu isolieren. In Wirklichkeit sind aber Verkehrswege, topographische Hindernisse oder Gunstzonen, Siedlungen, Wasserstellen etc. nicht ubiquitär vorhanden. Vielmehr wird der Raum durch Disparitäten geprägt.

Diese liegen auch dem System Lees zugrunde. Er geht von zwei Regionen mit unterschiedlicher Ausstattung aus, die in einer bestimmten Entfernung voneinander liegen. Sie müssen keineswegs gleich groß sein. Eine Land-Stadt-Wanderung hat ein sehr großes Einzugsgebiet, während die Weidegründe von Nomaden, zumindest beim Bergnomadismus, der ökologische Ergänzungsräume nach Jahreszeitenrhythmus nutzt, etwa gleich groß sein können. Auswanderung aus einem begrenzten Bereich, wie etwa den Nordfriesischen Inseln, kann sich über einen großen Raum verteilen, gleichzeitig auch bestimmte enge Zielräume, ja oft Stadtviertel oder Wohnblocks ansteuern. Dem Push-Pull-Modell liegt die Annahme zugrunde, daß von den Bewohnern in jeder Region ein Faktorensatz als günstig bzw. ungünstig empfunden oder angenommen wird. Migranten kennen aber oft nur die Herkunftsregion aus eigener Anschauung und sind über das Zielgebiet und seine Ausstattung, oft über Mittelsmänner oder Vorauswanderer, nur unzureichend informiert. Andere Faktoren werden als indifferent empfunden und be-

- 28     Johann Heinrich von Thünen, *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, Hamburg 1826.
- 29     Walter Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Jena 1933.
- 30     Alfred Weber, *Über den Standort der Industrien, Teil I: Reine Theorie des Standorts*, Tübingen 1909.

einflussen nicht den Wanderungsentschluß, der dann gefaßt wird, wenn die Summe der Attraktivitätsfaktoren die erwarteten Nachteile überwiegt und ein deutliches Übergewicht der Minusfaktoren im Heimatgebiet besteht. Je nach Alter und sonstigen Persönlichkeitsmerkmalen kann diese Abwägung unterschiedlich ausfallen.

Es sind meistens mehrere, positive und negative Faktoren, die wanderungsbestimmend werden. Sie wirken unterschiedlich auf die verschiedenen Gruppen, und hierdurch lassen sich die vielfältig beschriebenen Siebungs- bzw. Selektionsvorgänge erklären. Der "rein" geographische Ungunstfaktor kann in Seuchen, Dürre, Hungerkatastrophen, Naturkatastrophen u. a. liegen und wurde in der älteren, deterministisch orientierten Geographie stark betont. Die Bewertung der einzelnen Faktoren kann nach der Wanderung umschlagen, teils mit höherem Alter, teils mit wachsender Erfahrung im Zielgebiet, das oft aufgrund von Fehlinformationen doch nicht den Erwartungen entspricht. So können gegenströmige Rückwanderungen entstehen. Aufgabe der Regionalpolitik ist es, Minusfaktoren, die Abwanderungen auslösen, aufzuheben oder zu mindern. Administrative Maßnahmen können in vielfältiger Weise wirksam werden, so etwa durch ein Verbot der Auswanderung, durch Neulanderschließung, Ansiedlung von Gewerbebetrieben oder Verbesserung der Infrastruktur. Durch die Siebung kommt es zu einem Strukturwandel im Herkunftsgebiet (abnehmende Bevölkerung, Fortzug der Jugend, teilweise Extensivierung u. a.). Die Motivierung zur Wanderung ist von der soziologischen Mobilitätsforschung ausführlich untersucht worden. Albrecht unterscheidet dabei Naturfaktoren, politischen Zwang, religiöse bzw. ideologische Motive, ein breites Bündel ökonomischer Faktoren (Überbevölkerung, Landflucht, Wanderarbeit u. a.), Wohnungsprobleme und Persönlichkeitsmerkmale [31].

Lee ist einer der wenigen, die dem Wanderungsvorgang selbst größere Bedeutung zumessen [32]. Die Migration führt oft indirekt über Zwischenetappen während eines längeren Zeitraums in das Zuzugsgebiet. Bei der Wanderung bzw. Reise über kürzere und längere Distanzen können sich nun unterschiedliche Raumwiderstände ("intervening obstacles") ergeben, aber auch "intervening opportunities", andere günstige Gelegenheiten, die vom ursprünglichen Zielort ablenken können. Der in dem Schema abgebildete, meist schmale "Wanderungspfad" zeigt derartige Hindernisse, die beim Abzug bzw. unmittelbaren Eintritt in das Zielgebiet besonders stark sein mögen und manche überhaupt von der Wanderung abschrecken. Ein Teil mag auf halbem Wege umkehren oder schon hier verbleiben. Möglicherweise kommen andere Gruppen auf dem Wanderungspfad hinzu und in das Zielgebiet (competing migrants) und führen zu einer generellen Neubewertung der eigenen Lage. Raumwiderstände und Wanderhindernisse können sehr vielfältig sein und beschränken sich

31 Albrecht, S. 33-170.

32 Lee in: Regionale Mobilität, S. 118-121.

nicht auf konkrete physisch-geographische Barrieren, wie die Überwindung eines Ozeans, einer Wüste oder eines Gebirges. Sie liegen auch im verkehrstechnischen Bereich (Preise, Verkehrsmittel, Reisedauer etc.), im administrativen Sektor (Formalitäten, gesetzliche Einschränkungen etc.) und sehr stark auch im psychologischen Moment. Die gleichen Hindernisse können den Heimatkontakt oder gar eine eventuelle Rückkehrentscheidung beeinflussen.

### 5.3. Lees Hypothesen zur regionalen Mobilität

Lee wollte in seinem 1966 erschienenen Aufsatz [33] in bewußter Anknüpfung an Ravenstein und nach einem kurzen Exkurs über die seitherigen Bemühungen um eine Theorie der Wanderungen die Entwicklung eines allgemeinen Schemas anstreben, in das eine Vielzahl von räumlichen Bewegungen eingeordnet werden kann. Zudem zieht er aus einer Liste von Hypothesen Schlußfolgerungen auf das Volumen der Wanderung, die Entwicklung von Strömen und Gegenströmen und einige Merkmale der Migranten.

Lees Theorie ist zwar mehr ein Hypothesenbündel, hat aber auf die weitere Wanderungsforschung ungemein anregend gewirkt. Es läßt sich, ohne auf nähere Ausführungen einzugehen, wie folgt zusammenfassen [34]:

#### Umfang der Wanderung

1. Der Umfang der Wanderung innerhalb eines gegebenen Territoriums variiert mit dem Grad der Verschiedenheit von Gebieten in diesem Territorium.
2. Der Umfang der Wanderung variiert mit der Unterschiedlichkeit von Menschen.
3. Das Wanderungsvolumen ist abhängig von der Schwierigkeit, die intervenierenden Hindernisse zu überwinden.
4. Das Wanderungsvolumen variiert mit den Fluktuationen in der Wirtschaft.
5. Wenn keine bedeutenden Beschränkungen auferlegt werden, tendieren das Wanderungsvolumen und auch die Wanderungsrate mit der Zeit zur Zunahme.
6. Das Volumen und die Wanderungsrate variieren mit dem Grad des Fortschritts in einem Land oder Gebiet.

#### Strom und Gegenstrom

7. Wanderung tendiert dazu, größtenteils innerhalb gut definierter Ströme stattzufinden.

33 Siehe Anm. 27.

34 Lee, gekürzt zitiert nach: Regionale Mobilität, S. 121-128.



8. Für jeden Hauptstrom von Wandernden entwickelt sich ein Gegenstrom.
9. Der Wirkungsgrad des Stroms (Verhältnis von Strom zu Gegenstrom oder die Umverteilung von Bevölkerung durch die gegensätzlichen Ströme) ist groß, wenn die Hauptfaktoren bei der Entstehung eines Wanderungsstromes Minusfaktoren am Ausgangspunkt waren.
10. Der Wirkungsgrad von Strom und Gegenstrom tendiert dazu, gering zu sein, wenn Herkunftsort und Bestimmungsort einander ähnlich sind.
11. Der Wirkungsgrad von Wanderungen wird groß sein, wenn die intervenierenden Hindernisse groß sind.
12. Er ist groß in prosperierenden Zeiten und gering in Zeiten der Depression, variiert also mit den wirtschaftlichen Bedingungen.

#### Merkmale der Wandernden

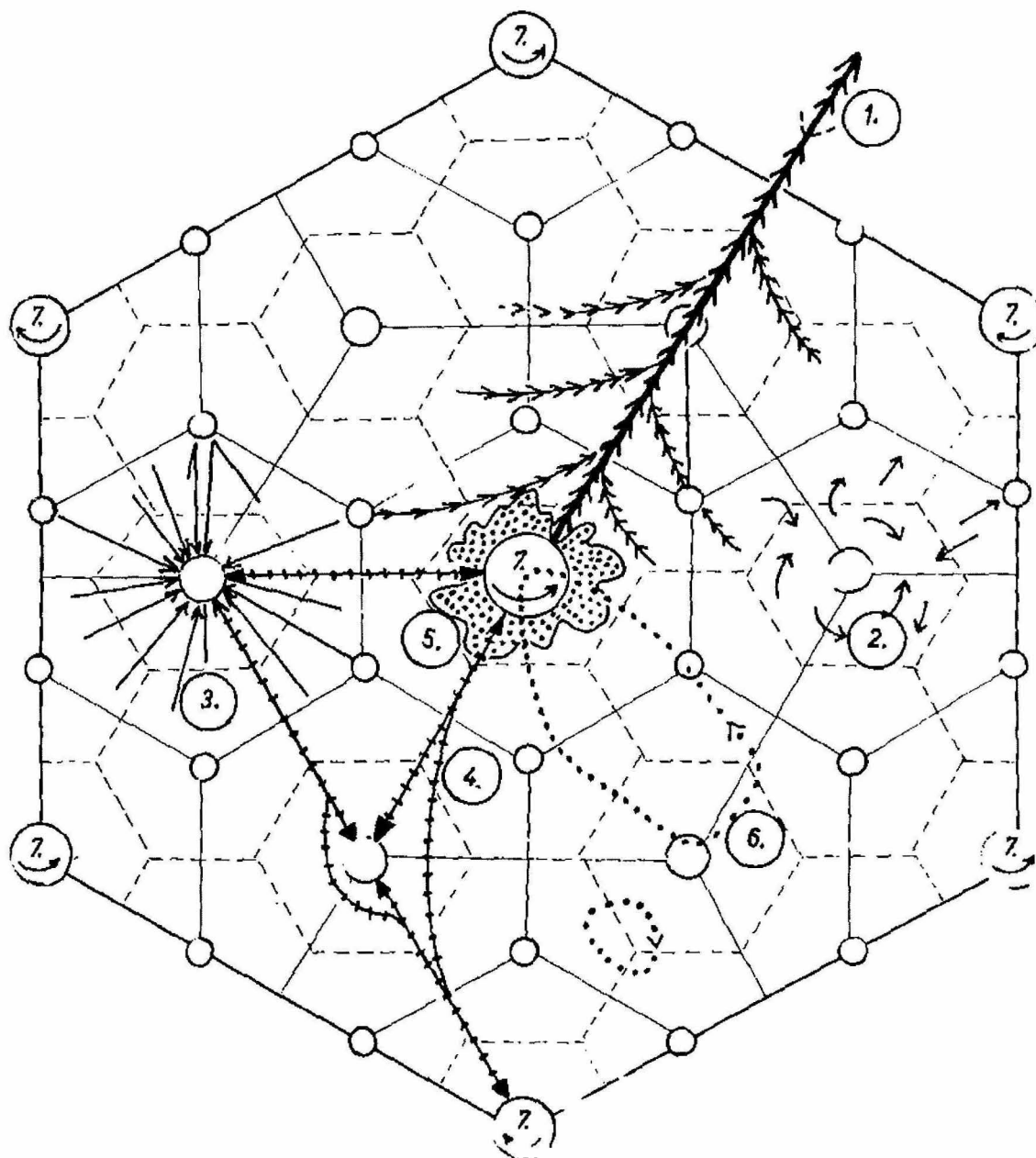
13. Wanderung ist selektiv.
14. Wandernde, die in erster Linie auf Plusfaktoren am Bestimmungsort reagieren, tendieren dazu, positiv selektiert zu werden.
15. Wandernde, die in erster Linie auf Minusfaktoren am Ursprungsort reagieren, tendieren dazu, negativ selektiert zu werden, oder bei Übermächtigkeit der Minusfaktoren für die ganze Bevölkerungsgruppe findet überhaupt keine Selektion statt.
16. Wenn man alle Wandernden zusammenfaßt, tendiert Selektion dazu, binodal zu sein.
17. Der Grad positiver Selektion wächst mit der Schwierigkeit intervenierender Hindernisse.
18. Die erhöhte Neigung, während bestimmter Stadien des Lebenszyklus zu wandern, ist wichtig für die Selektion von Wandernden.
19. Merkmale der Wandernden tendieren dazu, zwischen den Merkmalen der Bevölkerung am Ursprungsort und denen der Bevölkerung am Bestimmungsort zu liegen.

#### 5.4. Zentralörtliche Einzugsbereiche und regionale Mobilität - Versuch einer räumlichen Typisierung von Wanderungen

Im folgenden wird in Ergänzung zu den gängigen Theorien der Migration der Versuch unternommen, eine mehr raumbezogene Klassifikation der Wanderungen vorzunehmen, die von einem Netz zentralörtlicher Bereiche und Einzugsräume ausgeht. Dabei wird die Hypothese vertreten, daß sich zwar das zentralörtliche Gefüge etwa innerhalb Schleswig-Holsteins im Verlauf der letzten 250 Jahre nachhaltig verschoben hat, daß es aber in irgendeiner Weise stets bestand, und zwar in noch größerer Klarheit als heute. Die kleineren Mittel- und Unterzentren haben eine größere Rolle als

Abb. 2

**RÄUMLICHE MOBILITÄTSTYPEN  
IN EINEM MODELLRAUM**



Legende: siehe Text

Kt

## Legende zu Abbildung 2

Abbildung 2 versucht, die wichtigsten räumlichen Mobilitätstypen vor dem Hintergrund hierarchisierter zentralörtlicher Einzugs- und Verflechtungsbe-  
reiche in einem modellhaft nach Christaller schematisierten Raum darzu-  
stellen. Dabei wird von der These ausgegangen, daß (unter Ausklammerung  
industriebedingter, weitreichender Arbeiterwanderungen) ein Zusammenhang  
zwischen selektiven, unterschiedliche soziale Gruppen erfassenden Wande-  
rungsvorgängen und funktionalen Raumeinheiten bestand und noch heute teil-  
weise besteht. Die graphisch nur für einen Teilraum der Idealregion darstell-  
baren Mobilitätstypen sind jeweils überlagert in dem gesamten Raum wirk-  
sam. Nur Typ 3 und 5 sind gerichtet und ohne Gegenstrom. Sie entsprechen  
sich zeitlich nicht, sondern stehen für Trends im 19. Jahrhundert (3) und  
für die heutige Entwicklung (5).

### Dargestellte Mobilitätstypen:

- 1 Interregionale Migration (mit Aus- und Einwanderung) zwischen benach-  
barten oder nicht benachbarten Regionen (= zentralörtliche Einzugsbe-  
reiche höchster Stufe).

Es folgen Typen intraregionaler Mobilität innerhalb einer Region:

- 2 Intrarurale Migration, Umzüge von Dorf zu Dorf.
- 3 Rural-urbane Migration ("Landflucht"), Land-Stadt-Wanderung, vor-  
zugsweise aus dem jeweiligen Hinterland.
- 4 Interurbane Migration (Stadt-Stadt-Wanderung) bei gleichem oder un-  
gleichem Zentralitätsgrad.
- 5 (punktiert nur für Oberzentrum dargestellt) "Suburbanisierung", Vor-  
stadtbildung und Zug ins anschließende Umland größerer Städte mit star-  
ken Pendelbewegungen in Grundfunktionen "arbeiten", "sich versorgen",  
"sich bilden".
- 6 Nur teilweise gerichtetes "Vagabundieren" und zielloses Umherziehen  
marginaler Bevölkerungsgruppen ohne festen Wohnsitz (Landfahrer, Hau-  
sierer, Schausteller u. a.).
- 7 Innerurbane Migration: Umzüge von Stadtteil zu Stadtteil im Verlaufe des  
Lebenszyklus und der vertikalen Mobilität (sozialer Aufstieg).

Versorgungsorte gespielt. Daß diese städtischen Einzugsbereiche eine bedeutende Rolle zur Erfassung von Reichweiten unterschiedlicher Zentren für gewisse hochrangige Funktionen spielten, belegen nachhaltig die ebenfalls in diesem Band abgedruckten exemplarischen Beiträge über die Zuwanderung nach Husum (Momsen) und Altona (F. Kopitzsch).

Dieser raumfunktionale Ansatz, der auf die theoretischen Vorstellungen Christallers zurückgeht, kann in seiner mehr räumlich-distanzbezogenen als soziologischen Grundlage sicher fruchtbar auf die vergangenen Jahrhunderte Anwendung finden, wenn wir auch bisher sehr wenig über die damalige Zentralität von Städten wissen. Sehr wahrscheinlich war die Einbindung von Migrationen in funktionale Systeme im 19. Jahrhundert ausgeprägter als heute. Sicher besteht ein enger allgemeiner Zusammenhang zwischen den in Abb. 2 dargestellten Einzugsbereichen von Orten unterschiedlich hierarchisierter Zentralität und Umlandzuwanderung wie auch der Wanderung von einer Stadt zur anderen. Mithin vermag die schematisierte Abbildung eines idealen Raumes durchaus zu einer neuen Typologie der Wanderung zu führen.

Abb. 2 unterscheidet dabei zwischen "interregionaler" Mobilität (Aus- und Einwanderung, Austausch mit anderen überregionalen Einzugsbereichen) und intraregionalen Wanderungsbewegungen. Diese können weiter in gerichtete und ungerichtete unterteilt werden, wobei der letzte Typ die ziellosen Bewegungen von Vagabunden, Schaustellern, ambulanten Händlern etc. beschreibt, die wohl quantitativ wenig ins Gewicht fallen. Die übrige Aufschlüsselung folgt der zentralörtlichen Siedlungsstruktur und den entsprechenden Einzugsbereichen. Die neuere Wanderungsbewegung aus großen Städten in die Vorstadtzone und das unmittelbare Umland (Suburbanisierung) spielte im 18. und 19. Jahrhundert noch keine erwähnenswerte Rolle. Dagegen war der Zuzug vom Lande in die Städte, auch in kleinere Zentralorte, von großer Bedeutung, ebenso - für einige soziale Gruppen zumindest - die interurbane Wanderung von einer Stadt in eine andere gleich- oder höherrangige. Ravensteins "Stufenwanderung" läßt sich hier ebenfalls gut veranschaulichen. Alle Fallstudien in diesem Sammelband können mehr oder weniger deutlich auf dieses Raummodell bezogen werden und erweisen auf diese Weise dessen Brauchbarkeit auch für historische Fragestellungen. Über Ausmaß und Bedeutung innerstädtischer (innerurbaner) Umzüge wissen wir noch sehr wenig, ebenfalls über Wanderungen von einem Dorf in ein anderes (innerrural). Sie sollten bei der weiteren Erforschung der regionalen Mobilität in Schleswig-Holstein in historischer Zeit berücksichtigt werden.